Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5273**

19. Wahlperiode 25.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Renata Alt, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Linda Teuteberg, Stephan Thomae, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Beitrag privater Sicherheitsfirmen zur Bekämpfung moderner Piraterie

Der Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Einführung eines Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen (Drucksache 17/10960) vom 10. August 2012 war damals nach Auffassung der Fragesteller aus unterschiedlichen Gründen dringend notwendig. Dazu gehörte zum einen, dass Deutschland als zweitgrößte Handelsnation mit der drittgrößten Handelsflotte und als führende Nation bzgl. Containerschiffen besonders den Gefahren der modernen Piraterie, damals wie heute, ausgesetzt war. Gerade in Somalia am Horn von Afrika kam es besonders häufig zu Übergriffen von Piraten. Nicht nur deshalb, weil man den Schutz der Besatzung an Bord von Handelsschiffen gewähren wollte, sondern auch weil Piraterie wirtschaftliche Schäden angerichtet hat und immer noch anrichtet, wollte man in diesem Bereich handeln. Ein weiterer gewichtiger Grund stellt die Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge dar. Ein verlässlicher rechtlicher Rahmen war Voraussetzung für den von vielen Reedern gewünschten Einsatz auf ihren Handelsschiffen.

Trotz aller internationaler und nationaler Bemühungen stellt Piraterie nach wie vor ein schwerwiegendes Problem für den internationalen Seeverkehr dar. Gerade in Asien (z. B. Chittagong/Bangladesch oder auf der Straße von Malakka), wie aber auch in Südamerika (z. B. Bucht von Santos/Brasilien oder im Hafen von Callao/Peru) kam es in letzter Zeit wieder häufig zu Vorfällen von Piraterie. Ein massiver Anstieg der Vorfälle mit Piraten ist vor Westafrika zu verzeichnen. Die Bundespolizei See stellt im Piraterieberichtzum 1. Quartal 2018 mit 66 gegenüber 43 Vorfällen eine deutliche Steigerung zum Vorjahreszeitraum fest. Die bestehenden Möglichkeiten zum Schutz der Handelsschifffahrt müssen daher aus Sicht der Fragesteller überprüft und gegebenenfalls überarbeitet und ergänzt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Unternehmen haben nach Erlass des Zulassungsverfahrens beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in dem Bereich der Schiffssicherheit ein Gewerbe neu angemeldet?
2. Wie viele Unternehmen davon haben ihren Sitz in Deutschland?
3. Wie viele Unternehmen davon wurden auf Grund des Zulassungsverfahrens angenommen und zugelassen?
4. Welche Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung den deutschen Reedern durch den Einsatz von privaten Sicherheitsdiensten seit Einführung des Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen entstanden?
5. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Höhe der Bürokratiekosten der Unternehmen?
6. Zu wie vielen Einsätzen von Sicherheitsteams, die vom BAFA zugelassen worden waren, kam es nach Kenntnis der Bundesregierung?

   Wie viele dieser Einsätze fanden auf Schiffen unter deutscher Flagge statt?
7. Wie oft haben Einheiten der Deutschen Marine seit 2012 an der Abwehr von Piratenangriffen mitgewirkt?
8. Kam es trotz der Präsenz von Sicherheitskräften der BAFA an Bord zu erfolgreichen Übergriffen durch Piraten?
9. Zu wie vielen Fällen von Personenschäden, Entführungen und Lösegeldzahlungen im Zusammenhang mit Piratenangriffen ist es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2012 gekommen (bitte getrennt nach Jahren und Seegebieten)?
10. Wurde von Sicherheitsunternehmen gegen die Auflagen des Zulassungsverfahrens verstoßen?

    Wenn ja, in wie vielen Fällen?

    Und um welche Art von Fällen handelt es sich?
11. Inwiefern weicht das Zulassungsverfahren von den Interimsleitlinien der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation International Maritime Organisation (IMO) ab?
12. Wie hat sich die Zusammenarbeit auf internationaler Ebene zwischen den verschiedenen Nationen entwickelt, um das Zulassungsverfahren zu verbessern?
13. Wieso unterscheiden sich die nationalen Regelungen von den verschiedenen Ländern so stark innerhalb der EU und ist eine Anpassung der Regelungen geplant?
14. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2013 unternommen, um den Schutz der Handelsschifffahrt zu verbessern?
15. Inwieweit sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf, um den Schutz der Handelsschifffahrt vor Piraterie zu verbessern?

    Welche Rolle spielen dabei private Sicherheitsdienste?
16. Welche Kosten sind seit 2012 im Zusammenhang mit dem Einsatz der Deutschen Marine im Zusammenhang mit Bekämpfung der Piraterie entstanden?
17. Wie lange wird die Deutsche Marine nach Planung der Bundesregierung noch in der überseeischen Piraterie-Bekämpfung engagiert sein?

    Wie schlägt sich das in Haushaltsansätzen und Beschaffungsplanung nieder?

18. Welche Maßnahmen betreibt oder beabsichtigt die Bundesregierung, um das Phänomen Piraterie zu beenden?

Berlin, den 17. Oktober 2018

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333